

RAPPORT

Samrådsunderlag Väg 563, gång- och cykelväg Spänstvägen-Säve Flygplatsväg

Göteborgs stad, Västra Götalands län
2025-06-05



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: [Konfidentialitetsnivå]

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Väg 563, gång- och cykelväg
Spänstvägen-Säve Flygplatsväg

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-06-05

Ärendenummer: TÄHS-2025-000181

Version: [Version]

Kontaktperson: Karolina Petersen, Trafikverket

Foto: AFRY om inget annat anges

Illustration: AFRY om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning.....	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund	7
2.2 Tidigare utredningar	8
2.3 Projektets ändamål och projektmål	9
2.4 Planerad åtgärd	9
3 Avgränsningar	10
3.1 Utrednings- och influensområde	10
3.2 Tid	12
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet	13
4.1 Befintlig väganläggning	13
4.2 Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning	15
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar	18
4.4 Förorenade områden	22
4.5 Landskapsbild och barnkonsekvenser	22
4.6 Naturmiljö	27
4.7 Kulturmiljö	31
4.8 Friluftsliv och rekreation	35
4.9 Vattenmiljö	35
4.9.2 Grundvatten	35
4.10 Hälsa och säkerhet	35
4.11 Naturresurser	36
4.12 Klimat och risk	37
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	38
5.1 Övergripande utformning gång- och cykelväg	38
5.2 Tillgänglighetsanpassning och utformning busshållplatser	42
5.3 Gestaltungsavsikter	42
5.4 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	44
6 Möjliga skyddsåtgärder	50

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	51
8 Fortsatt arbete.....	52
8.1 Planläggning.....	52
8.2 Viktiga frågeställningar	52
9 Källor	54

1 Sammanfattning

Denna handling utgör ett samrådsunderlag i planeringsprocessen för en gång- och cykelväg längs väg 563 mellan Spänstvägen och Säve Flygplatsväg i Göteborgs stad, Västra Götalands län.

Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan för anläggandet av en ny gång- och cykelväg i syfte att trafiksäkra sträckan längs väg 563 för oskyddade trafikanter, som idag rör sig på den trafikerade vägen. Åtgärden avser byggandet av en drygt 2 kilometer lång gång- och cykelväg med en bredd på cirka 2,5 meter.

Utredningsområdet består av jordbruksmark, skogsområden och industrilandskap. I utredningsområdet finns ett fåtal objekt med påtagligt naturvärde samt potentiella livsmiljöer för grod- och kräldjur, vilka kan komma att påverkas av vägplanen. Vidare förekommer fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar, påverkan på dessa utreds fortsatt inom projektet.

Två riksintresseområden berörs av vägplanen men bedöms inte påverkas negativt av planerad åtgärd. Föreslagen gång- och cykelväg innebär att jordbruksmark behöver tas i anspråk, vilket motverkar det nationella miljö kvalitetsmålet *Ett rikt odlingslandskap*. Åtgärden bedöms dock vara av ett samhälleligt intresse och fortsatt arbete ska ta hänsyn och minimera markanspråken i möjligaste mån.

Under byggtiden kommer det att råda störningar men dessa är endast av tillfällig karaktär. Vägen ska hållas öppen för trafik under hela byggtiden. Projektet planerar byggstart under våren år 2027 och byggnationen förväntas pågå under cirka ett år.

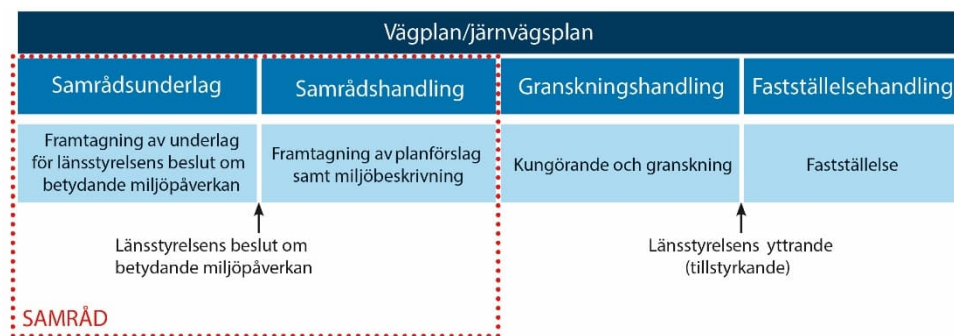
Trafikverket bedömer att projektet inte medför betydande miljöpåverkan, då projektet inte innebär ett markanspråk av större karaktär. Vidare bedöms de negativa effekter som vägplanen medför på identifierade natur- och kulturvärden bedöms kunna begränsas till en låg nivå i samband med att lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder tas fram i det fortsatta arbetet.

2 Inledning

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1. Vägplaneprocessen, projektet befinner sig nu i skede samrådsunderlag.
(källa: Trafikverket)

2.1 Bakgrund

På väg 563 saknas en gång- och cykelväg mellan Spänstvägen och Säve Flygplats. Sträckan är drygt 2 kilometer (2250 meter) lång, se Figur 2. Oskyddade trafikanter färdas på en väg som upplevs otrygg och trafikfarlig. Längs vägen finns förutom bostäder och busshållplatser även Högåsa industriområde samt Säve Flygplats som är stora arbetsplatser och viktiga målpunkter som i dagsläget är svåra att nå för oskyddade trafikanter. Längs sträckan finns sex busshållplatser: Spänstvägen, Högåsa, Garaget Högstena, Högstena, Åseby och Säve Flygplatsväg.

I Västra Götalandsregionens strategi för ökad cykling beskrivs att en gång- och cykelväg på sträckan mellan Spänstvägen och Säve Flygplatsväg bland annat ger skolbarn möjlighet att cykla mellan skolor i Björlanda. Utbyggnaden förbättrar även förutsättningarna till arbetspendling med cykel samt kombinerade cykel- och kollektivtrafikresor utifrån närheten till bland annat kollektivtrafikknutpunkten vid Skra Bro. Väg 563 bedöms också vara en lämplig rekreations- och turistcykelväg.



ÖVERSIKTSKARTA

Datum: 2025-05-02

Skala (A4): 1:100 000

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

0 0,5 1 2 3 4 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 2. Översiktskarta med aktuellt område markerat. (Bakgrundskarta: ©Lantmäteriet, geodatasamverkan)

2.2 Tidigare utredningar

Åtgärden är en del i Västra Götalandsregionens satsning på gång- och cykelvägar, där regionen beslutat att en ny gång- och cykelväg längs med väg 563 ska byggas. Göteborgs stad, Trafikverket och Göteborgsregionens kommunalförbund har varit delaktiga i prioriteringen av åtgärden. Gång- och cykelvägen uppfyller de kriterier som togs fram i Västra

Götalandsregionens regionala cykelstrategi. Kriterierna avser bland annat att gång- och cykelvägen ska förbättra tillgängligheten och säkerheten till tätortsnära arbetsplatser, bidra till säkra cykelvägar till skolor, förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten till kollektivtrafikknutpunkter samt avhjälpa ”felande länkar”, det vill säga kortare länkar som binder samman tätorter eller cykelvägar.

2.3 Projektets ändamål och projektmål

2.3.1 Ändamål

Projektets syfte är att öka trafiksäkerheten, framkomligheten samt tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs väg 563.

2.3.2 Projektmål

Följande projektmål har formulerats för ny gång- och cykelväg längs väg 563:

- Binda samman området för oskyddade trafikanter främst söderut, men även som ett steg i att få en bättre koppling mot Björlanda Kile
- Förbättra möjlighet för pendling med cykel
- Öka livskvalitén för boende
- Bidra till en positiv miljö- och hälsoutveckling
- Minimera negativ påverkan på natur- och kulturmiljövärden samt bidra till att tillgängliggöra dem

2.4 Planerad åtgärd

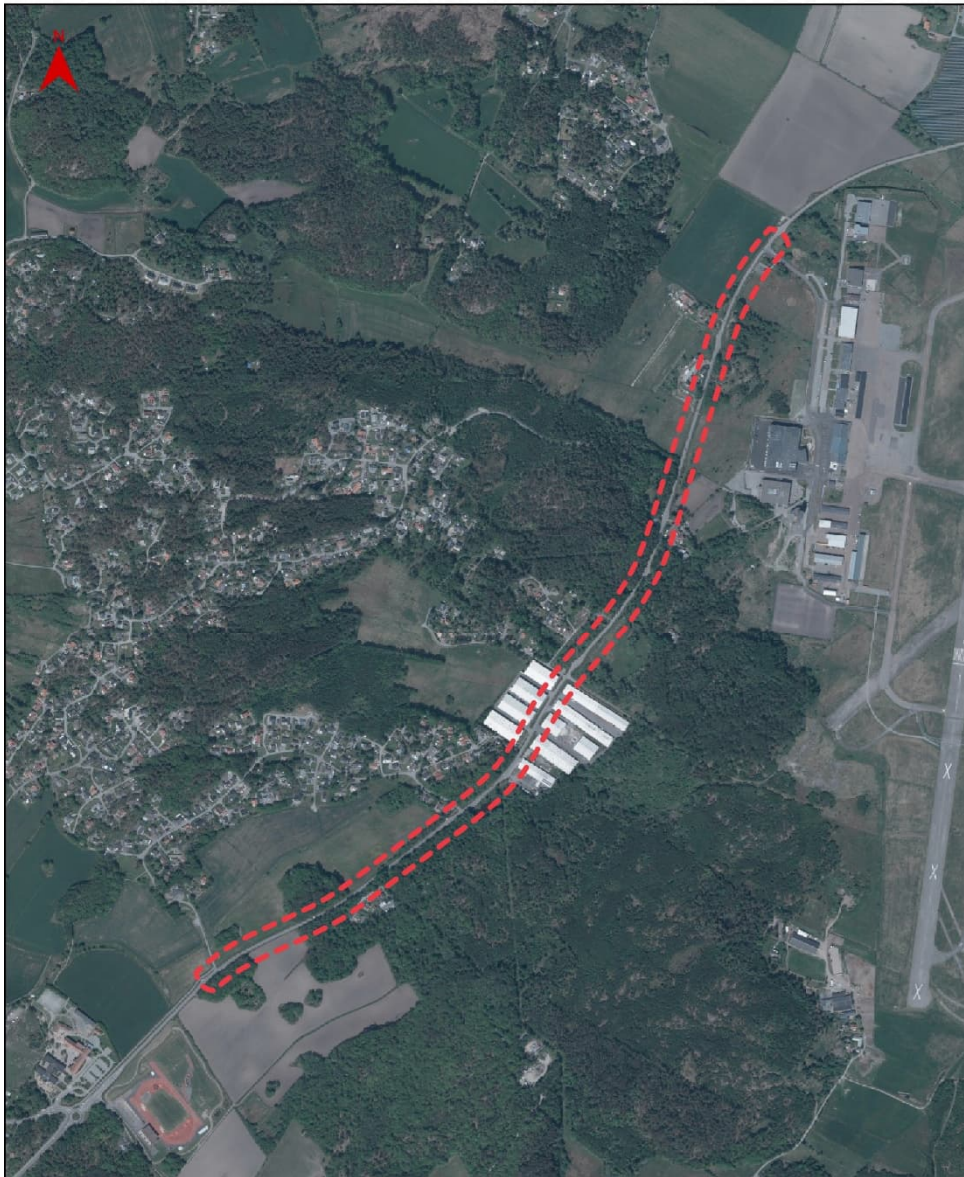
Trafikverket planerar att anlägga en ny gång- och cykelväg på sträckan mellan Spänstvägen och Säve flygplats. Gång- och cykelvägen ska vara 2,5 meter bred och ha en bärighet som möjliggör drift, underhåll och snöröjning. Busshållplatserna på sträckan ska tillgänglighetsanpassas och i arbetet med vägplanen ingår att utreda om någon av dem kan utgå genom att två eller flera hållplatser slås samman.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet för ny gång- och cykelväg längs väg 563 redovisas i Figur 3 och avser sträckan mellan Spänstvägen och Säve Flygplatsväg. Området omfattar det område som behövs för planerad åtgärd och dess alternativa lösningar samt de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under byggtiden. Total bredd på utredningsområdet är 50 meter, 25 meter på var sida om vägmitt på väg 563.

Den geografiska avgränsningen för miljöaspekterna är, när det bedöms motiverat, större än utredningsområdet och benämns som influensområde. Influensområdet omfattar närliggande områden där miljöeffekter bedöms uppstå eller risk för kumulativa effekter finns.



UTREDNINGSSOMRÅDE

 Utredningsområde

Datum: 2025-05-02

Skala (A4): 1:12 000

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

0 100 200 300 400 m

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 3. Karta som visar vägplanens utredningsområde. (Bakgrundskarta: ©Lantmäteriet, geodatasamverkan)

3.2 Tid

Vägplanen planeras skickas till fastställelseprövning under våren 2026. När planen är fastställd tas en bygghandling fram och upphandling av entreprenör kan påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas under våren 2027 och byggtiden beräknas pågå under cirka ett år.

Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till år 2047 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills gång- och cykelvägen är färdigbyggd. Avgränsningen av miljöaspekter avser vägplaneområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosåret 2047.

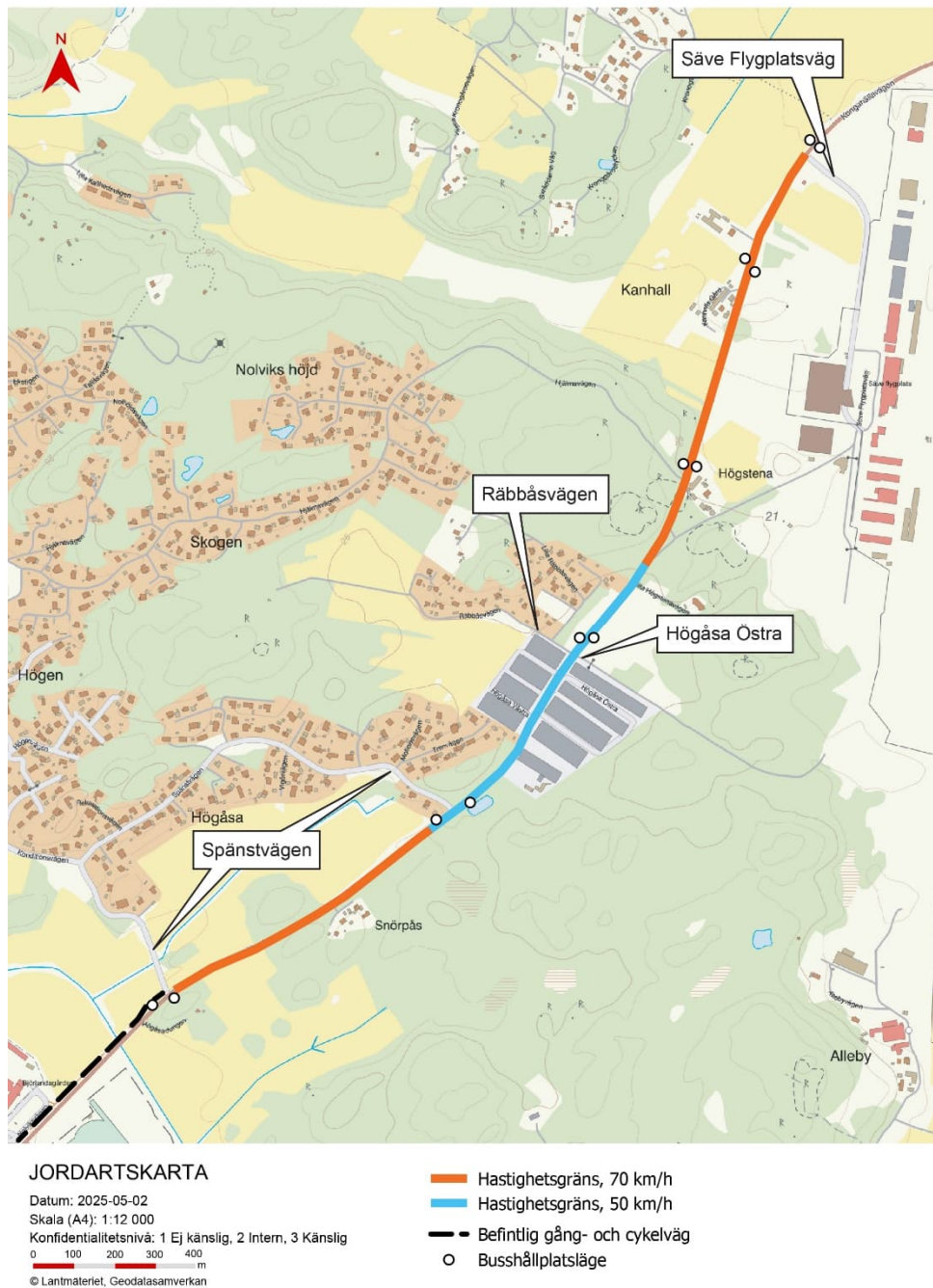
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Befintlig väganläggning

4.1.1 Trafik och vägstandard

Väg 563, Kongahällavägen, är cirka sex meter bred och saknar vägrenar på hela den aktuella sträckan. Årsdygnstrafik (ÅDT) är 4728 fordon (2019). På vägens nordvästra sida är det åtta anslutningar med kommunala och enskilda vägar och på dess sydöstra sida är det sju anslutningar. Från Spänstvägen och cirka 630 meter norrut är hastighetsbegränsningen 70 km/h, därefter följer en sträcka på cirka 700 meter där hastigheten är 50 km/h och på sträckan fram till Säve flygplatsväg är det 70 km/h, se Figur 4.

Vid Spänstvägen avslutas en befintlig gång- och cykelväg från sydväst, se streckad markering i Figur 4. Befintlig gång- och cykelväg går längs med väg 563 och är separerad från fordonstrafiken på vägen med en skiljeremsa/dike.



Figur 4. Karta över vägnamn och hastighetsgränser (Källa: ©Lantmäteriet, geodatasamverkan samt Trafikverket)

4.1.2 Kollektivtrafik

På sträckan är det sex busshållplatser med ett hållplatsläge på vardera sida av vägen:

- Spänstvägen
- Högåsa

- Garaget Högstena
- Högstena
- Åseby
- Säve Flygplatsväg

Samtliga hållplatser trafikeras av linje 36, Säve-Skra Bro-Hjalmar Brantingsplatsen.

4.1.3 Trafiksäkerhet och olycksstatistik

Oskyddade trafikanter är en utsatt grupp i trafiken. På den aktuella sträckan saknas trottoar, vägren och gång- och cykelväg vilket medför begränsningar för oskyddade trafikanter i området.

4.1.4 Vägbelysning

Väg 563 saknar vägbelysning på stora delar av sträckan idag, det är bara en sträcka från strax söder om Säve Flygplatsväg som har belysning.

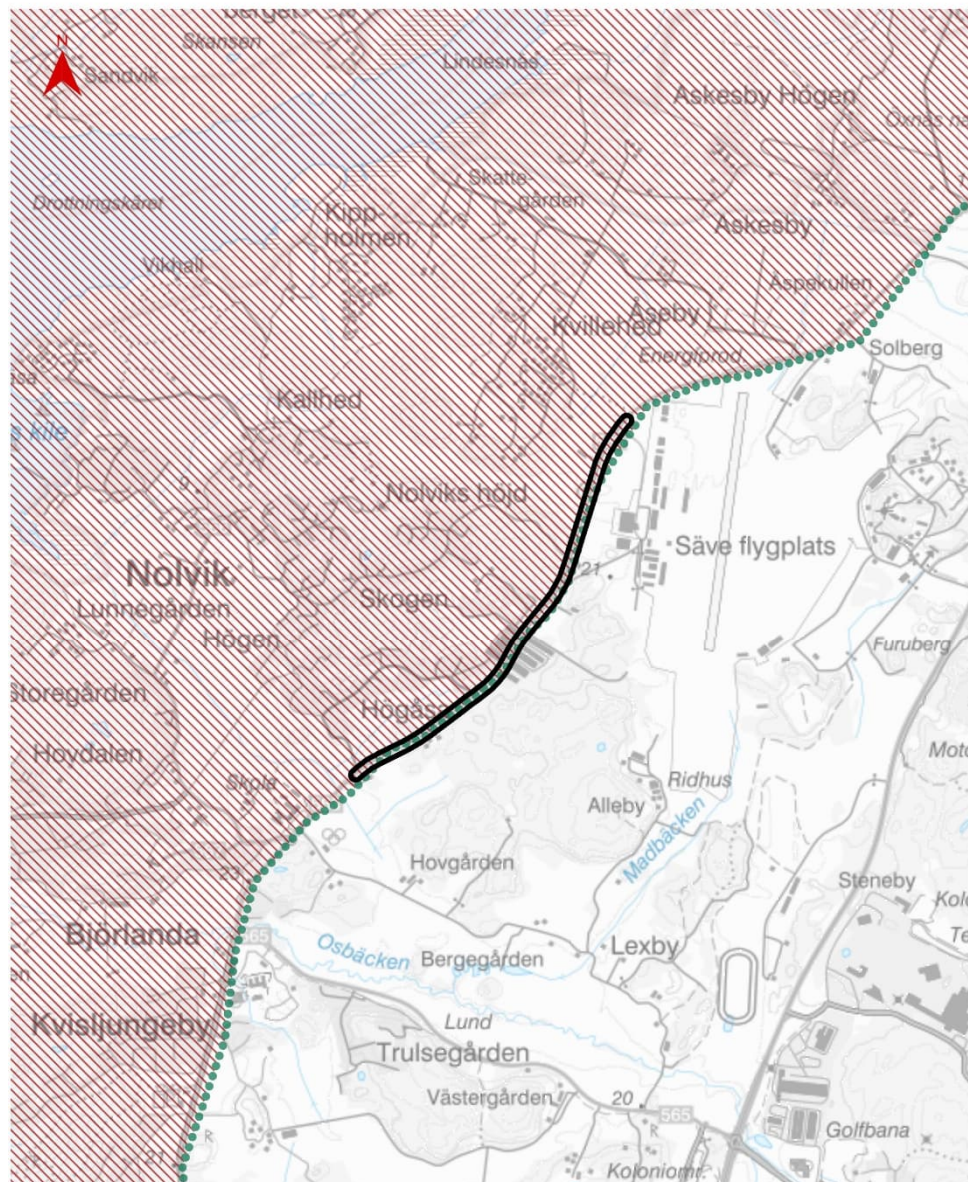
Den befintliga gång- och cykelväg som avslutas vid Spänstvägen är belyst.

4.2 Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning

4.2.1 Riksintressen

Utredningsområdet ligger inom Landvetters MSA-yta, vilken utgör en del av Trafikverkets riksintresse för luftfart.

Vidare ligger utredningsområdet inom riksintresse högexploaterad kust, avgränsningen av riksintresset går längs med väg 563 på den aktuella sträckan. Riksintresse högexploaterad kustzon regleras i Miljöbalken (1998:808) 4 kapitlet. Syftet med bestämmelserna är att skydda ett antal större områden som i ett nationellt perspektiv bedömts som särskilt viktiga på grund av de natur- och kulturvärden som finns i områdena samt förutsättningar för turism och friluftsliv. Exploatering och andra ingrepp får genomföras endast om de inte påtagligt skadar natur- och kulturvärden.



RIKSINTRESSE

Datum: 2025-05-27

Skala (A4): 1:25 000

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

0 0,15 0,3 0,45 0,6 0,75 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

 Utredningsområde

 Riksintresse Högexploaterad kust

Figur 5. Riksintressen inom och i anslutning till utredningsområdet. Riksintresse luftfart täcker området som helhet och redovisas inte i kartan. (©Lantmäteriet, geodatasamverkan)

4.2.2 Kommunalplaner

4.2.2.1 Översiktsplan

Göteborgs stads översiktsplan antogs år 2022. I planen betonas vikten av att skapa en sammanhållen stad med ett välfungerande nätverk av gång- och cykelvägar. Översiktsplanen har som mål att göra det enklare och säkrare att gå och cykla, även i ytterstaden. Detta inkluderar att förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik för att minska barriärer och öka tillgängligheten till olika delar av staden

I Göteborgs stads gällande översiktsplan visar markanvändningskartan för den aktuella sträckan av väg 563 att det finns värdefulla natur och friluftsområden på båda sidor om vägen. Vidare finns industrier på båda sidor om väg 563 och Säve flygplats är utpekad som industri/verksamhetsområde samt som ett utredningsområde för kommunikationer. Utredningsområde kommunikationer avser framtida väg som bättre ska koppla till Säve verksamhetsområde genom en öst-västlig förbindelse.

4.2.2.2 Detaljplaner

Inga gällande detaljplaner finns inom vägplanens utredningsområde. Göteborgs stad har ett pågående detaljplanearbete samt ett pågående planprogram i området:

- SBF 2023–00154 avser detaljplan för bostäder och förskola vid Lilla Räbbåsvägen inom stadsdelen Björlanda som innehåller ca 70 bostäder. Detaljplanen är i ett tidigt skede och har i dagsläget inte varit ute på samråd.
- SBF 2023–00054 avser program för Säve, vilket varit ute på programsamråd. Programmet planerar två nya väganslutningar till/från programområdet ut mot Kongahällavägen. Typ av väganslutningar (utformning) är inte studerad i detalj men ska i dagsläget inte påverka aktuellt projektet.

4.2.3 Markanvändning

I direkt anslutning till väg 563 finns ett varierat landskap med jordbruksmark, skogsområden, småskalig bebyggelse och ett industriområde. Inom utredningsområdet är jordbruksmarken till största delen belägen på den nordvästra sidan om väg 563. Öster om vägen, utanför utredningsområdets norra del, ligger Säve flygplats.

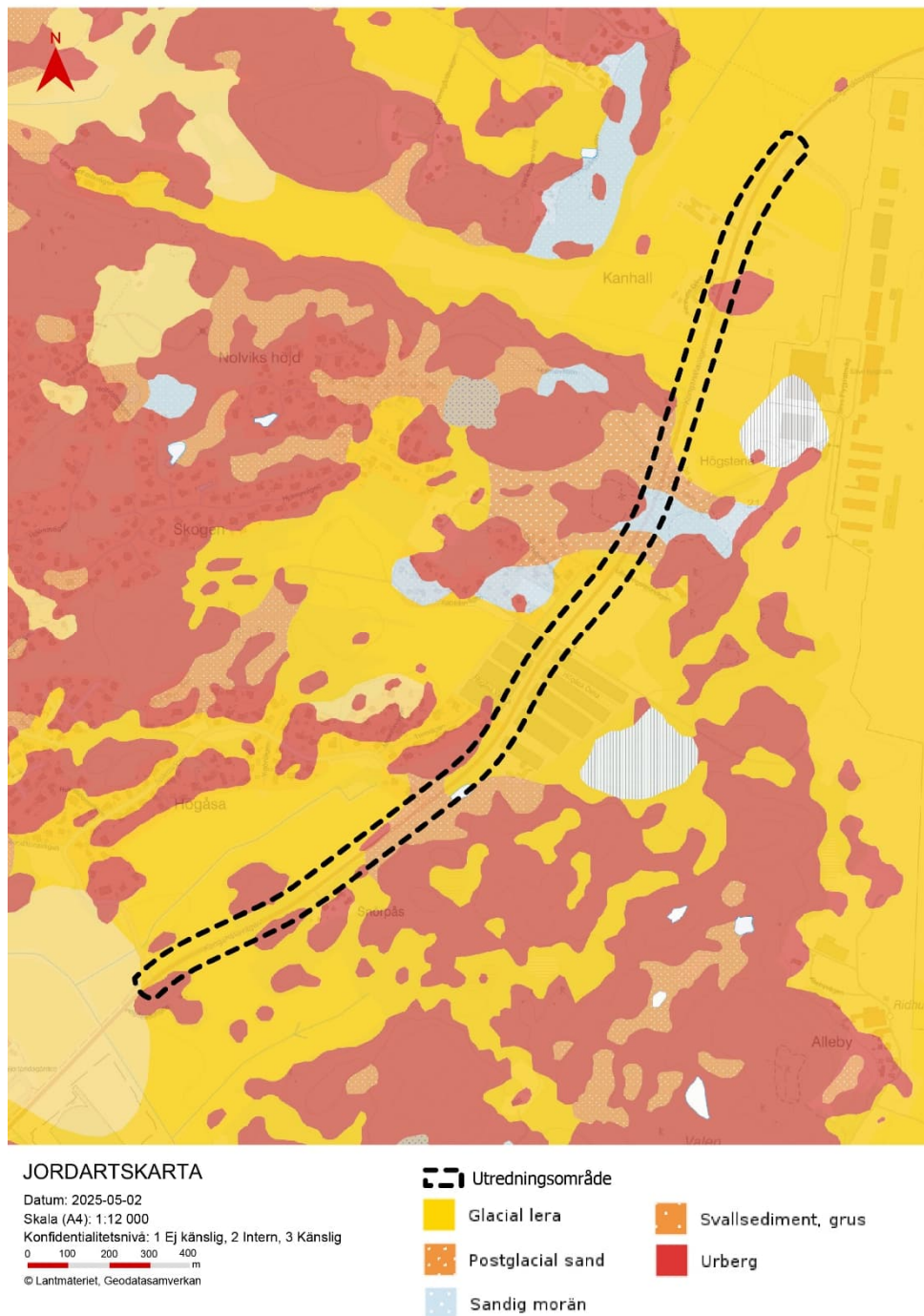
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1 Geoteknik och bergteknik

Enligt SGU:s jordartskarta (Figur 6) består jorden längs sträckan mestadels av glacial lera med lokalt uppstickande berg- eller moränpartier. Jorddjupet är enligt SGU:s jorddjupskarta på större delen av sträckan mindre än 10 meter.

Tidigare geotekniska utredningar har utförts på delar av sträckan, vid kommunens planerade utbyggnadsområde vid Lilla Räbbåsvägen finns det friktionsjord och ytligt berg. På ett område vid Säve flygplats visar undersökningar på lös lera och gyttja.

Geotekniska undersökningar och en bergteknisk utredning planeras att genomföras under våren 2025 som underlag för fortsatt planering och projektering av gång- och cykelvägen.



Figur 6. SGU:s jordartskarta över aktuellt område. (Källa: ©Lantmäteriet, geodatasamverkan samt SGU kartvisare).

4.3.2 Avvattning

Den aktuella sträckan av väg 563 avvattnas idag till öppna diken längs vägen. Längs med befintlig väg finns ett antal korsande samt längsgående trummor som behöver utredas vidare i kommande arbete.

Området avvattnas mot Nordre Älv och ingår i avrinningsområdet mellan Göta älv och Bäveån. Nordre Älv mynnar ut i Nordre Älvs fjord.

Öster om vägen, strax söder om industriområdet, ligger en dagvattenanläggning/damm med okänd funktion och upptagningsområde men som ingår i området för markavvattningsföretaget Nohlvik mfl. TF 1928.

4.3.2.1 Vattenskyddsobjekt

Inga vattenskyddsområden eller grundvattenförekomster förekommer inom utredningsområdet.

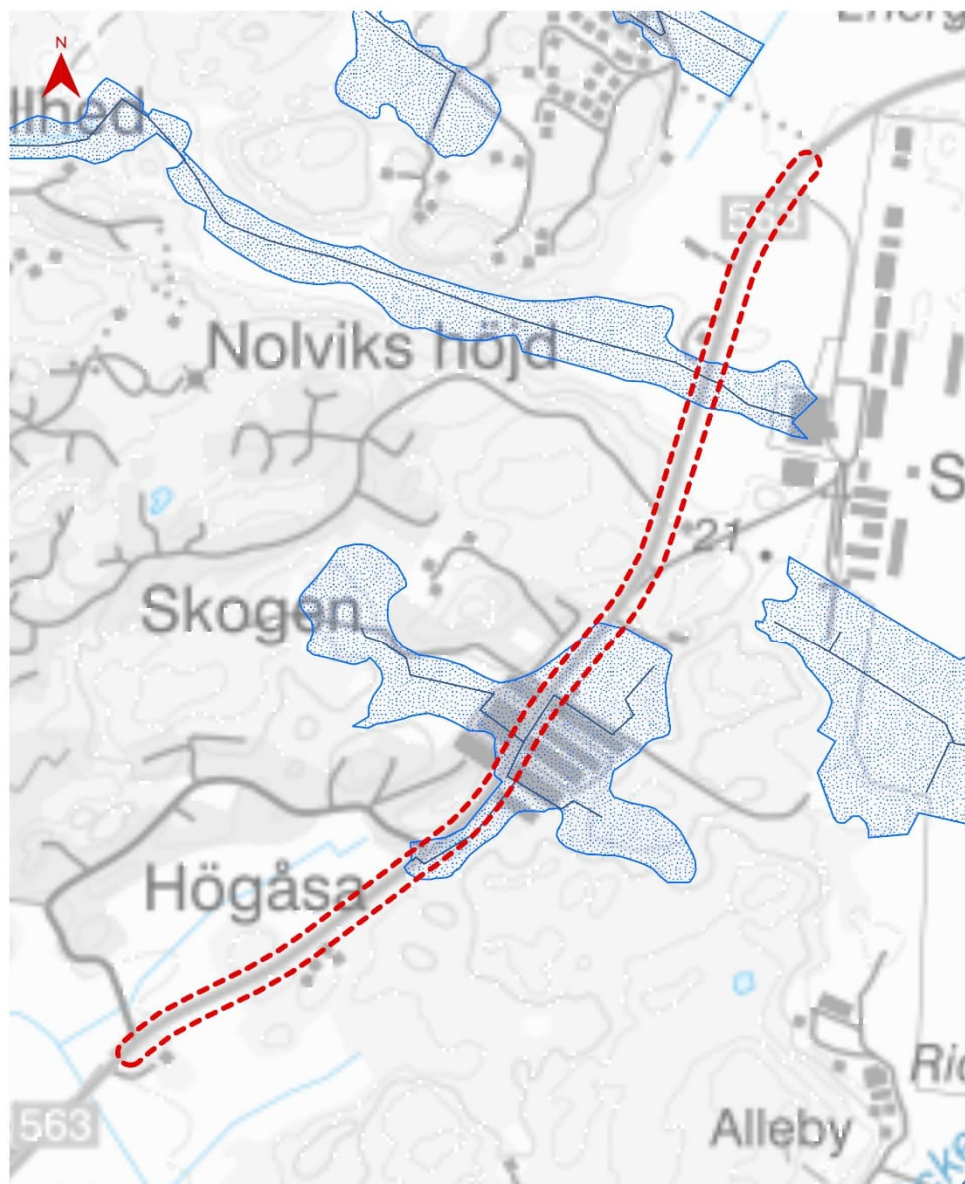
4.3.2.2 Markavvattningsföretag

I utredningsområdet finns två markavvattningsföretag med tillhörande båtnadsområden, se Figur 7:

- Nohlvik mfl. TF 1928 (O-E1b-0581) som ligger i anslutning till industriområdet.
- Kallheds DF 1954 (O-E1b-0516), precis söder om bergskärningen.

4.3.2.3 Nivåer

Utredningsområdet består främst av flack terräng med uppstickande berg i vissa sektioner. Nivåerna i utredningsområdet varierar mellan +15 och +25 m.ö.h enligt höjddata från Scalgo.



MARKAVVATTNINGSFÖRETAG

Datum: 2025-04-29

Skala (A4): 1:10 000

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

0 0,075 0,15 0,225 0,3 0,375 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Utredningsområde

Markavvattning, diken, rör och vallar

Markavvattning, båttnadsområden

Figur 7. Markavvattningsföretag inom utredningsområdet. (©Lantmäteriet, geodatasamverkan)

4.3.3 Ledningar

På aktuell sträcka finns både längsgående och korsande ledningar som kan komma i konflikt med planerad gång- och cykelväg. Detta kommer att utredas vidare i den fortsatta processen.

- Fiber och kommunikationskabel längs med väg 563

- Tele/optokablar
- Låg- och högspänningsledningar
- Åkerdräneringar är inte identifierade och kommer utredas i kommande skede.

4.4 Förorenade områden

Utbyggnadsområdet ligger i direkt anslutning till befintlig väg 563. Vägtrafik är en källa till spridning av föroreningar genom avgasutsläpp, däcknötning, nedslitning och korrosion av framförallt rörliga delar i motorer och transmission samt läckage av petroleumprodukter vilket hamnar i omkringliggande områden så som bland annat vägdiken och vattendrag.

Utdrag har gjorts ur Länsstyrelsen i Västra Götalands databas över potentiellt förorenade områden (EBH-stödet). Fyra potentiellt förorenade objekt förekommer i närområdet av aktuell vägsträcka; en tidigare kommunal avfallsdeponi, en tidigare bilskrot, Säve flygplats med brandövningsplats och ett verksamhetsområde vid fastighet GÖTEBORG HOVGÅRDEN 1:2. Vid brandövningsplatsen har miljötekniska markundersökningar genomförts. Halter av metaller och oljekolväten i halter över mindre känslig markanvändning (MKM) har påvisats i jord. I grund- och ytvattenprover har varierande halter av PFAs7 påvisats.

Enligt uppgifter från Räddningstjänsten har ett mindre läckage av drivmedel/olja skett på fastigheten GÖTEBORG ÅSEBY 2:10 som ligger längs med aktuell vägsträcka.

4.5 Landskapsbild och barnkonsekvenser

Kongahällavägen (väg 563) rör sig genom ett varierat landskap, med småskaliga partier av skogsdungar och mindre jordbruksmarker men också med inslag av storskaliga fält och verksamhetslokaler. Det varierar även en del topografiskt med berg i dagen på flera ställen.

4.5.1 Landskapstyper

Utredningsområdet för den planerade gång- och cykelvägen kantas huvudsakligen av slättlandskap och mosaiklandskap. I slättlandskapet vid väg 563 dominerar jordbruksmark och det går att se långt ut över de sammanhängande fälten. Även i mosaiklandskapet finns det jordbruksmark men med fler inslag av skogsdungar, bergssidor och bebyggelse. Mosaiklandskapet kännetecknas av en småskalighet.

Längs den planerade sträckan finns det också inslag av skogslandskap, i form av blandskog eller lövskog, samt av industrilandskap med magasin och verksamhetslokaler. Öster om området ligger Säve flygplats. Söderut finns bostadsområden med villor och med tillhörande förskolor, låg- och mellanstadieskola, högstadieskola, mataffär och friidrottsanläggning. I väst breder villakvarteren ut sig, uppblandad med skog, slätt och mosaiklandskap. Norr om området för den planerade gång- och cykelvägen finns ytterligare slättlandskap med stora sammanhängande åkrar och långa siktlinjer.

Längs väg 563 finns planer på ett framtida bostadsområde, se markering i karta, detta beskrivs även i kapitel 4.2.2.2.



Teckenförklaring

- - - Utredningsområde
 - Möjlig framtida bebyggelse
- Landskapstyper
- | | |
|---------------|------------------|
| Slättlandskap | Industrilandskap |
| Skogslandskap | Mosaiklandskap |
| Bostadsområde | |

Figur 8. Landskapstyper i anslutning till utredningsområdet för ny gång- och cykelväg längs väg 563. Röd streckad linje visar utredningsområdet för vägplanen.

4.5.2 Strukturanalys utifrån barns perspektiv

En övergripande barnkonsekvensanalys har utförts för att närmare belysa konsekvenser och påverkan på barn och unga inom och i närheten av föreslagen gång- och cykelväg längs väg 563. Målet med analysen är att kartlägga hur barnen rör sig i området och vilka målpunkter som är betydelsefulla för dem. Syftet är även att föreslå åtgärder som utgår från barnens bästa. En barnkonsekvensanalys ökar möjligheterna att fatta

beslut som gagnar barnen och bidrar till ett förbättrat beslutsunderlag. Barns målpunkter och rörelsestråk redovisas nedan.

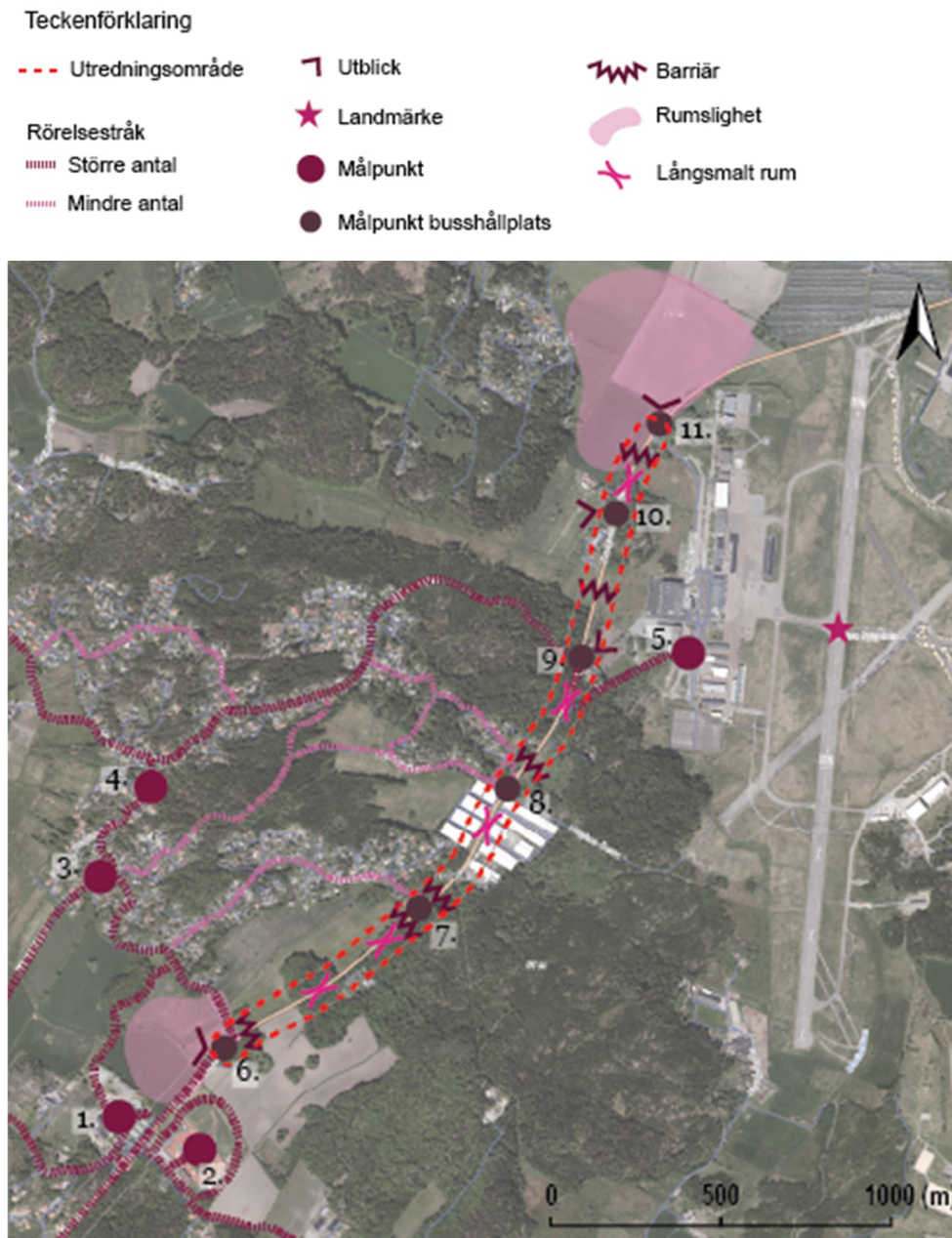
Det finns flera målpunkter i närområdet kring aktuell sträcka av väg 563. De målpunkter som människor, och då framförallt barn kan förväntas uppehålla sig en längre tid på är nr. 1, 2, 3, 4 och 5 i

Tabell 1 och Figur 9. Övriga målpunkter som pekats ut, nr. 6 till 11, är busshållplatser längs den föreslagna gång- och cykelvägens utredningsområde.

Tabell 1. Målpunkter för barn och unga, numrering i enlighet med karta i Figur 9.

Nummer i karta	Målpunkt
1	Björlandaskolan F-6
2	Friidrottsområdet Björlandavallen
3	Lekplats
4	Lekplats
5	Nöjescentret Bodyflight Göteborg
6	Busshållplats Spänstvägen
7	Busshållplats Högåsa
8	Busshållplats Garaget Högstena
9	Busshållplats Högstena
10	Busshållplats Åseby
11	Busshållplats Säve Flygplatsväg

Det kan noteras att rörelsestråk går vidare söderut och sydväst, där det finns fler målpunkter utanför det kartlagda området som barn kan vilja ta sig till, såsom Pizzahuset i Björlanda, ICA Nära Björlanda, Trulsegårdsskolan, Algebraskolan, Björlanda sporthall och friidrottshall samt Östra pirens badplats. I huvudsak verkar barn idag röra sig längs med de befintliga gång- och cykelvägarna och bostadskvarterens gator. De delar av väg 563 som inte har en gång- och cykelväg undviks om möjligt av fotgängare: endast delen som förbinder boendeområdena med nöjescentret Bodyflight Göteborg (målpunkt nr. 5) är välbesökt.



Figur 9. Strukturanalys för planerad gång- och cykelväg längs väg 563. Röd streckad linje visar utredningsområdet för vägplanen.

Utblickar: från den sydligaste busshållplatsen inom utbredningsområdet och från de tre nordligaste finns utsikt ut över det omgivande landskapet. I huvudsak är det stora åkrar som man har utsikt över.

Landmärken: det huvudsakliga landmärket i landskapet är Säve flygplats som utmärker sig på grund av sin storlek.

Långsmalt rum: det finns fem långsmala rum i landskapet som är markerade i Figur 9. Från norr till syd utgörs de av områden där väg 563 kantas av bergssidor, skog, magasinslokaler, skog/skogsridåer respektive

skog med en bergssida närmast vägen. De flesta av de långsmala rummen går det inga rörelsestråk förbi men barn kan ändå skymta rummen från busshållplatserna längs väg 563.

Barriärer: den huvudsakliga barriären i landskapet för barn är de delar av väg 563 som saknar en gång- och cykelväg.

Rumslighet: det finns två stora rumsligheter i landskapet. Det som barn i huvudsak kommer att uppleva är den södra, där ett stort fält ligger strax norr om Björlandaskolan F-6. Från gång- och cykelvägar vid rummet och busshållplatsen markerad med nr. 6 i Figur 9 har barn utsikt över landskapet. I norr finns ett ännu större fält men det finns inga bra gångvägar dit och få barn rör sig i området.

4.6 Naturmiljö

En naturvärdesinventering (NVI) enligt standard SS 199000:2023 utfördes under hösten 2024 på uppdrag av Trafikverket (Pro Natura, 2025). Åtta områden i anslutning till vägen har klassats till naturvärdesbiotoper av klass 4 – visst naturvärde. Fem områden har klassats till klass 3 – påtagligt naturvärde (Figur 10). De 13 utpekade naturvärdesbiotoperna utgörs av ekskog, blandadellövlund, åker, triviallövskog, anlagd damm, blandskog och lövskog. NVIn redovisade även sju områden där värdeelement var särskilt förekommande (Figur 11). Värdeelementen utgörs av mindre biotoper som bedöms kunna hysa stor biologisk mångfald, inom utredningsområdet huvudsakligen med riklig förekomst av torrakor, lågor, mindre skogkärr och bergväggar.

Fyra värdearter har tidigare rapporterats i artportalen från utredningsområdet (SLU artdatabanken, 2025). Tio värdearter påträffades under naturvärdesinventeringen 2024. Värdearter kan ha en särskild betydelse för biologisk mångfald och indikerar att ett område har en särskild betydelse för biologisk mångfald. De värdearter som noterats i området är svavelticka, västlig rosttunga, rävtunga, klippfrullana, guldlockmossa, vågig sidenmossa, västlig hakmossa, krushättemossa, liten blålocka, blodrot, ljung, större vattensalamander och entita. Utöver värdearterna är en registrerad artrik vägkant belägen längst i söder i utredningsområdet, utmed vägens östra sida.

Fyra skyddsvärda träd har tidigare identifierats längs vägsträckan inom projektområdet; en ek och tre sälgar (Figur 12). Dessa träd är intressanta för biologisk mångfald och förekommer inom ytorna med hög förekomst av värdeelement. Åtta skogsallmar som är akut hotade (CR) och sju starkt hotade (EN) askar har mellan 2021–2024 rapporterats på både östra och västra sidan av vägen, till synes inom utredningsområdet för planerad

gång- och cykelväg (Figur 12). Under naturvärdesinventeringen noterades inga generellt biotopskyddade områden inom utredningsområdet.

Det finns kända förekomster av de invasiva arterna blomsterlupin, kanadensiskt gullris, jättebalsamin, parkslide och vresros inrapporterade i artportalen 2021. Fynd av blomsterlupin, kanadensiskt gullris och parkslide påträffades under NVIn hösten 2024 (Figur 13). En inventering av invasiva arter planeras utföras utmed den aktuella sträckan av väg 563 under juni 2025.

Strax öster om bergskärningen vid Kanhalls gård, öster om Kongahällavägen, finns två småvatten med känd förekomst av större vattensalamander (*Triturus cristatus*). Området är således skyddad enligt artskyddsförordningens 4 a § (Figur 10, naturvärdesbiotop 13). Strax söder om verksamhetsområdet finns en damm på vägens östra sida med förekomst av vanlig padda (*Bufo bufo*) som är skyddad enligt artskyddsförordningens 6 § (Figur 10, naturvärdesbiotop 7). Även precis norr om Högstena gård finns en damm där information om groddjursförekomst saknas, då dammen troligen är nyanlagd (Figur 10, strax norr om naturvärdesbiotop 12). En groddjursinventering planeras utföras i området utmed vägen under våren 2025, inklusive i områdena där vanlig padda respektive större vattensalamander rapporterats, samt vid den anlagda dammen vid Högstena gård.

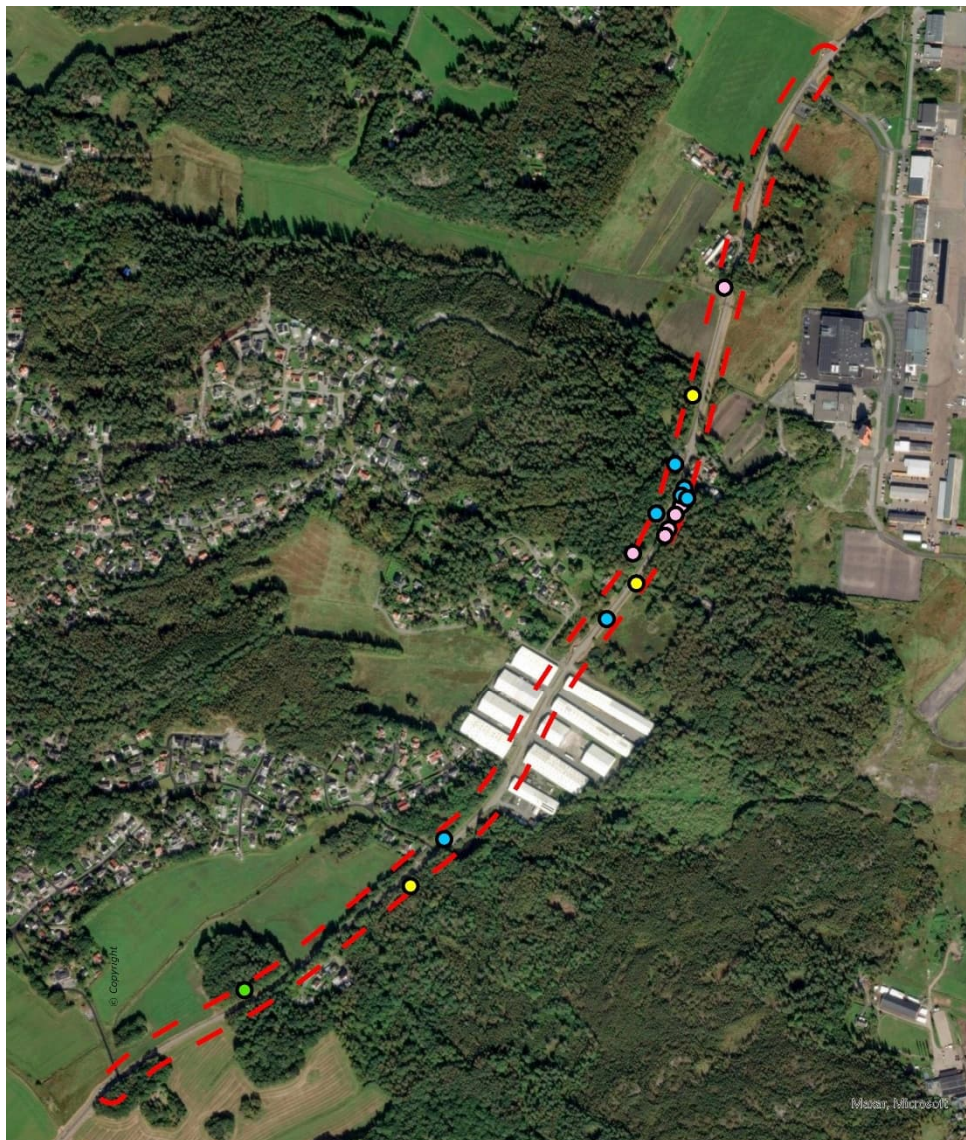
Dammen strax söder om verksamhetsområdet (Figur 10, naturvärdesbiotop 7) har bedömts som fiskförande och en lämplig reproduktionsplats för grodor och paddor men inte vattensalamander (Pro Natura, 2025). Utloppet från den fiskförande dammen utgör ett vandringshinder, med ett tapp på cirka 0,1 meter. De fiskarter som har noterats i dammen kan dock ha etablerats i dammen naturligt genom det vattendrag som rinner till och från dammen, särskilt under högvattenflöden. Under groddjursinventeringen våren 2025 noterades storspigg och mört i dammen. Det finns ingen tidigare känd inventering eller rapportering av fisk i dammen, utöver att förekomst av fisk är noterat vid NVIn.



Figur 10. Karta över avgränsade naturvärdesbiotoper. Figur hämtad från naturvärdesinventering (Pro Natura, 2025).



Figur 11. Ytor inom utredningsområdet med riklig förekomst av värdeelement. 1) Tätare förekomst av död ved och mycket stenskravel. 2) Rikligt med död ved. 3) Mycket död ved och flera bergväggar. 4) Mycket död ved, enstaka hålträd och stenmurar. 5) Område med mycket högstubbar, lågor, torrakor och skogskärr. 6) Grova ekar samt många bergväggar. 7) Grova ekar, torrakor och lågor. Figur hämtad från naturvärdesinventering (Pro Natura, 2025).



Utredningsområde

Ek

Sälg

Skogsalm

Ask



0 0,5 1 km

Figur 12. Förekomster av skyddsvärda ekar och sälgar inom utredningsområdet, samt inrapporterade skogsalmar och askar mellan åren 2021–2025.



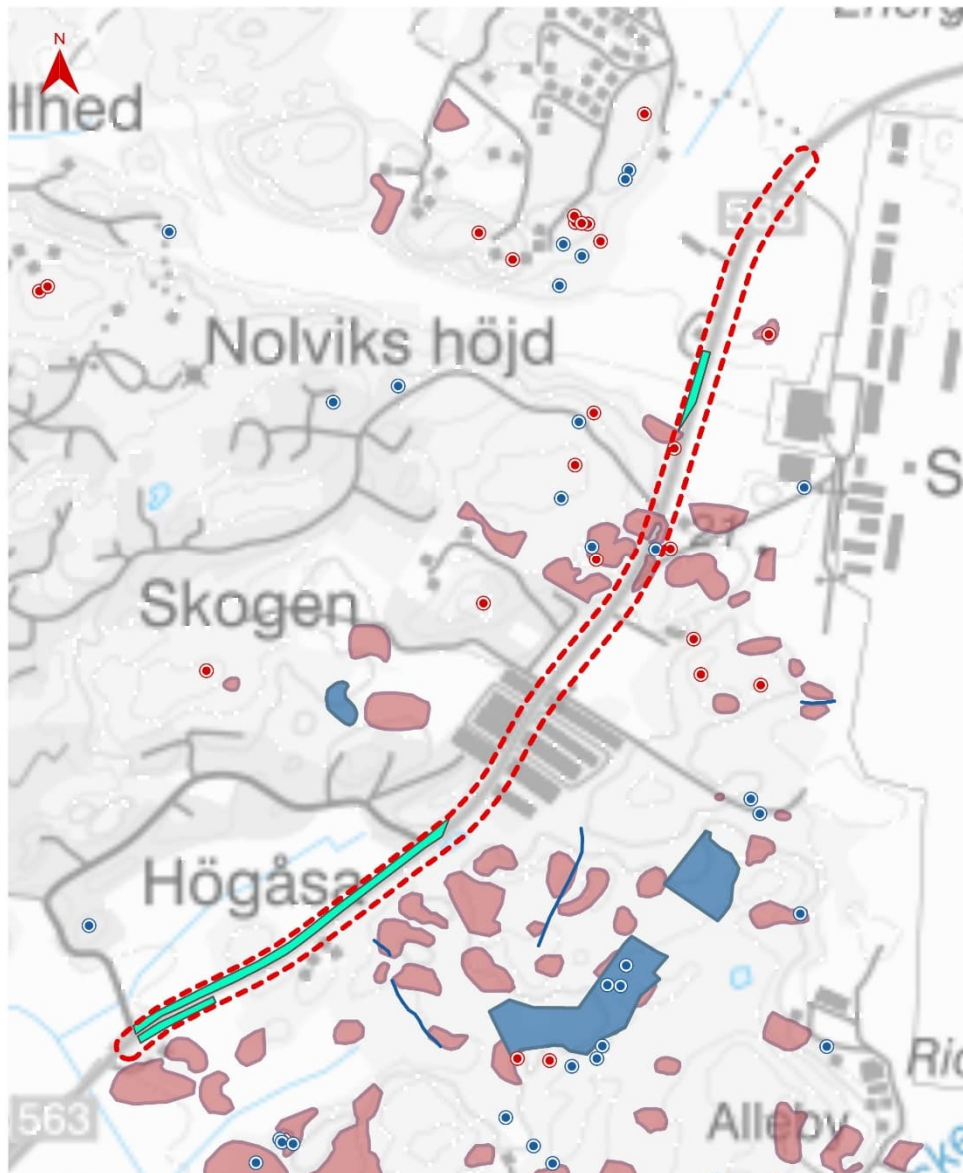
Figur 13. Karta över invasiva arter i inventeringsområdet. Både arter som noterades under naturvärdesinventeringen 2024, samt tidigare inrapporterade fynd från artportalen. Figur hämtad från naturvärdesinventering (Pro Natura, 2025).

4.7 Kulturmiljö

Hisingen har ett rikt kulturmiljölandskap, och väg 563 löper genom ett fornlämningsrikt område. Under yngre stenålder och bronsålder (cirka 4200 - 500 år före Kristus) låg strandlinjen cirka 10–15 meter över dagens havsnivå, och det som idag är Hisingen utgjordes av tre större öar. Det var då ett skärgårdslandskap med goda jakt- och fiskemöjligheter, vilket gav gynnsamma livsbetingelser under förhistorisk tid. SGU:s strandlinjeförskjutningskarta visar att området längs med den aktuella vägsträckningen låg helt eller delvis under vatten i början av neolitikum. Under neolitikum och bronsålder, i takt med att havsnivån sjönk, utgjorde området ett strandnära klipplandskap där förutsättningarna för jakt och fiske troligen var mycket goda. Ett stort antal boplatser, gravar och gravfält finns registrerade i området, och i takt med att tidigare jordbruksmark tagits i anspråk för industrietableringar har flera större arkeologiska undersökningar genomförts på Hisingen under de senaste årtiondena.

En arkeologisk utredning av delar av den planerade gång- och cykelvägens område genomfördes under våren 2025. Under utredningen inventerades området och sökschakt upptogs med hjälp av grävmaskin. Då stora delar av området runt väg 563 redan omfattats av tidigare arkeologiska

utredningar, behövde de områdena inte ingå i den aktuella utredningen (Figur 14). Den aktuella utredningen resulterade i att ett förhistoriskt boplatssområde, bestående av två hårdar, registrerades och gavs lämningsnummer L2025:2385 i Kulturmiljöregistret (Fornsök). Det nyregistrerade boplatssområdet är beläget norr om väg 563, cirka 200 meter öster om Spänstvägen.



KULTURMILJÖ

Datum: 2025-04-29

Skala (A4): 1:10 000

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

0 0,075 0,15 0,225 0,3 0,375

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan km

- Utredningsområde
- Område för arkeologisk utredning
- Fornlämning
- Övrig kulturhistorisk lämning
- Möjlig fornlämning
- Övrig kulturhistorisk lämning/Ingen antikvarisk bedömning
- Övrig kulturhistorisk lämning

Figur 14. Området för den planerade arkeologiska utredningen (turkos) i det omgivande fornlämningslandskapet längs väg 563. Det område där arkeologiskt utredningsområde saknas har omfattats av tidigare arkeologiska utredningar (©Lantmäteriet, geodatasamverkan; Forsök 2025)

Strax sydost om väg 563 finns ett område som tidigare inventerats och utretts av arkeologer, vilket har resulterat i att ett stort antal förhistoriska boplatser nu är kända i området.

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. Kulturmiljölagen (KML) och får inte flyttas, täckas över eller på annat sätt skadas utan tillstånd från berörd länsstyrelse. Övriga kulturhistoriska lämningar är inte skyddade av KML, men kan ha ett stort kulturhistoriskt värde för till exempel förståelsen av landskapsutnyttjandet i ett område och bör i möjligaste mån bevaras och skyddas.

Den planerade gång- och cykelvägen berör inga riksintressen. Strax norrut längs väg 563, cirka två kilometer från den planerade gång- och cykelvägens norra ände, tangeras vägen av ett riksintresse för kulturmiljövård. Detta utgörs av Öxnäs (O 10), en delvis oskiftad bymiljö med ett omgivande välbevarat kulturmiljölandskap (Riksantikvarieämbetet). Riksintresset Öxnäs påverkas inte av den planerade åtgärden.

Väg 563 löper genom mark som i historisk tid utgjort åker- och utmark till gårdarna Högen och Hovgården i vägsträckningens södra ände, och gårdarna Högstena och Kanhall i höjd med Säve flygplats i den planerade gång- och cykelvägens norra ände. Nuvarande väg 563 var från början en byväg som gradvis rätats ut och breddats under 1900-talets gång. Enligt den äldre ekonomiska kartan, upprättad på 1930-talet, löpte en väg från Björlanda och gården Östergård förbi gårdarna Högstena och Elisedal (Elisedal har sedan dess fått ge vika för Säve flygplats) och vidare norrut.

Det som med tiden skulle bli Säve flygplats anlades 1940, till en början som en militär flygflottilj. I samband med flygplatsens anläggande delades vägen i höjd med Högstena och gavs en ny sträckning norr om flygplatsen. På den yngre ekonomiska kartan, upprättad 1976, syns förutom flygplatsen även hur industri- och magasinsområdet längs Högåsa Östra och Västra samt villabebyggelsen norr om vägen har vuxit fram. Därutöver har landskapet längs den aktuella sträckan bibehållit samma karaktär som på äldre kartor, med åkerytor i framför allt den södra delen, uppbrutet av ängsmark och skogspartier i den norra delen.

I den norra delen av den planerade gång- och cykelvägens sträckning finns en sammansatt kulturmiljö i höjd med Högstena gård, bestående av ett antal kända fornlämningar i form av boplatser, gravfält och grav- och boplatsområden, samt den äldre gårdsbebyggelse som Högstena gård utgör (Figur 14).

De byggnader som tillhör Högstena gård ligger nära vägen, i synnerhet en äldre, rödmålad ekonomibyggnad i trä med sadeltak. Denna är representativ för den typ av funktionella lantbruksbyggnader som blev vanliga under 1900-talets första hälft, och förefaller vara det enda

exemplet på äldre bebyggelse som ligger i nära anslutning till den planerade gång- och cykelvägen.

4.8 Friluftsliv och rekreation

Det varierade och småskaliga landskapet erbjuder goda möjligheter för friluftsliv och rekreation. Flera målpunkter för barn och unga finns på sträckan, bland annat lekplatser, skola och idrottsplats, läs mer i kapitel 4.5.2.

För oskyddade trafikanter är dock möjligheterna att röra sig längs med väg 563 idag begränsade. Vägen är smal och det finns varken trottoar eller säkra passager över vägen på den aktuella sträckan.

4.9 Vattenmiljö

4.9.1 Ytvatten

Det finns inga registrerade vattenförekomster inom utredningsområdet, men det finns ett par dammar, ett småvatten, samt mindre kulverterade vattendrag under vägen och vägdiken.

4.9.2 Grundvatten

Projektområdet ligger inte inom eller i närheten av någon grundvattenförekomst.

4.10 Hälsa och säkerhet

Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende av trafikmängd, hastigheter och typ av farligt gods.

4.10.1 Buller och vibrationer

Trafik på väg 563 alstrar buller, däremot bedöms inte aktuellt projekt medföra någon tillkommande buller- eller vibrationspåverkan i driftskede och inga vidare buller- och vibrationsutredningar planeras.

4.10.2 Luftföroreningar

Trafikflödena längs aktuell sträcka är begränsad och luftomblandningen god. Det bedöms inte föreligga några problem med luftföroreningar inom utredningsområdet.

4.11 Naturreсурser

Enligt 3 kapitlet 4 § miljöbalken är jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Inom utredningsområdet finns både jordbruksmark och skogsmark, se Figur 15.

Norr om vägen mellan Spänstvägen och industriområdet finns ett större sammanhängande område med åkermark, även söder om väg 563 i höjd med Spänstvägen finns åkermark i anslutning till vägen. I anslutning till, och strax söder om Säve Flygplatsväg, finns ytterligare ett större område med åkermark på västra sidan om väg 563.

Söder om industriområdet finns ett större sammanhängande skogsområde på den sydöstra sidan om väg 563. Strax norr om industriområdet går utredningsområdet genom ett skogsområde på båda sidor om vägen.



MARKANVÄNDNING

Datum: 2025-04-29

Skala (A4): 1:10 000

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

0 0,075 0,15 0,225 0,3 0,375 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

 Utredningsområde

 Jordbruksmark

 Lövskog/blandskog

 Bebyggelseområden

 Annan öppen mark

Figur 15. Markanvändningskarta, ytor med jordbruksmark i gult och skogsmark i grönt. (©Lantmäteriet, geodatasamverkan)

4.12 Klimat och risk

I det fortsatta planeringsarbetet avses även risker kopplade till klimatförändringar i form av ökad nederbörd att tas i beaktande.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

Projektet innebär att en ny gång- och cykelväg ska anläggas på sträckan mellan Spänstvägen och Säve Flygplatsväg med en längd på drygt 2 kilometer. Gång- och cykelvägen ska vara minst 2,5 meter bred för att möjliggöra drift- och underhåll samt snöröjning. Hållplatserna på sträckan ska tillgänglighetsanpassas och eventuella sammanslagningar ska utredas.

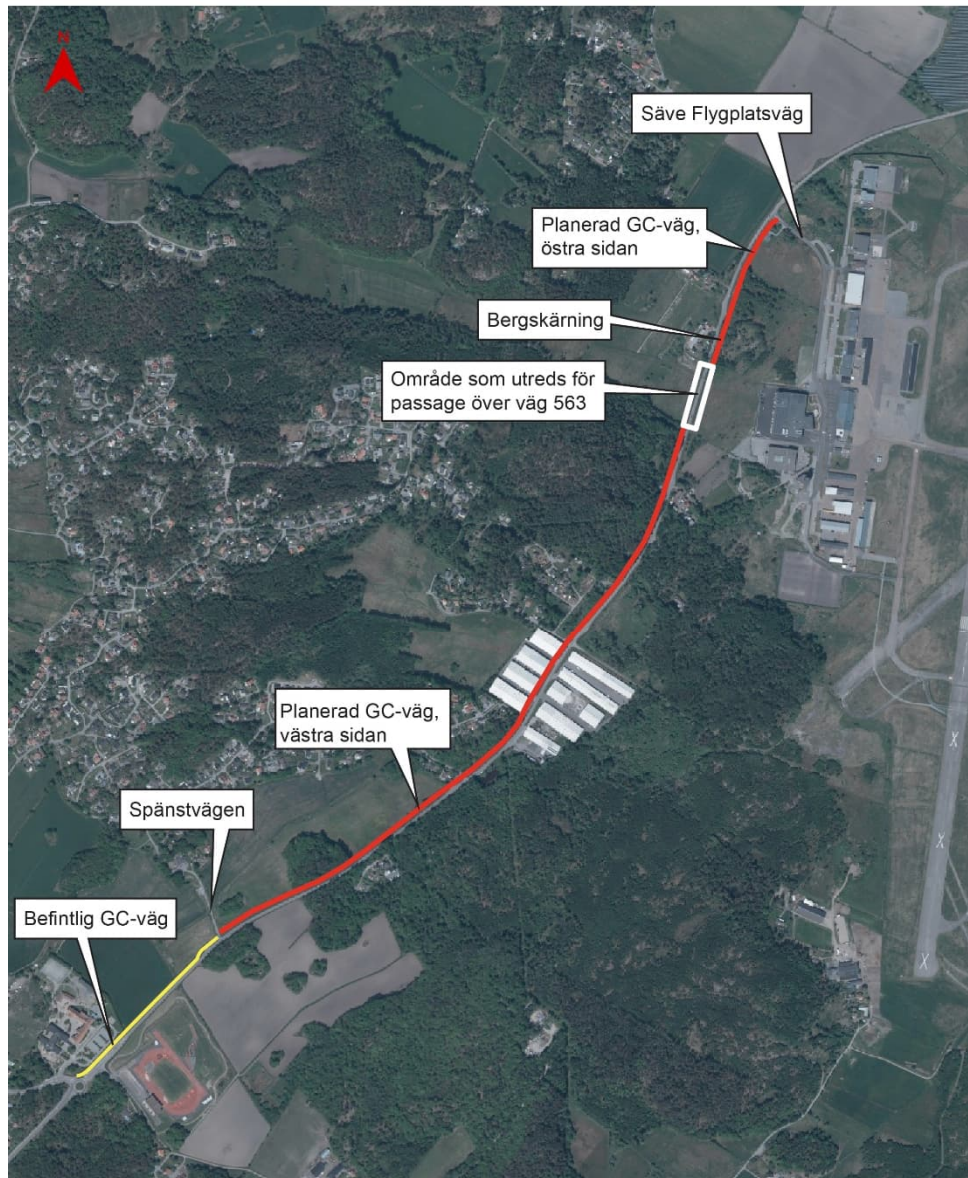
5.1 Övergripande utformning gång- och cykelväg

Ny gång- och cykelväg planeras i första hand att anläggas på den västra sidan om väg 563, se Figur 17. Strax söder om Säve flygplatsväg går väg 563 genom en bergskärning, se Figur 16, där det väster om vägen ligger en gård med bostadshus, ladugårdsbyggnader och uthus tätt intill vägen och berget. Det bedöms svårt att fortsätta med gång- och cykelvägen på den västra sidan utan stora markanspråk och kostsamma åtgärder. Därför utreds ett sidbyte söder om bergskärningen och att gång- och cykelvägen därefter planeras ligga kvar på östra sidan om väg 563 fram till att den avslutas vid Säve flygplatsväg.

Detta bedöms vara en rimlig utformning baserat på den kartläggning av målpunkter och rörelsestråk för oskyddade trafikanter som visar på flest rörelser och målpunkter väster om väg 563 (läs mer i kapitel 4.5.2 och 5.3). Vidare ger detta en naturlig koppling till befintlig gång- och cykelväg söder om Spänstvägen. Natur- och kulturmiljövärden utgör också en viktig aspekt i valet av utformning av ny gång- och cykelväg. Flertalet natur- och kulturmiljövärden finns på båda sidor om väg 563 och fortsatt utredning och projektering ska ta hänsyn till dessa och undvika eller minimera negativ påverkan.



Figur 16. Foto på bergskärningen längs väg 563.



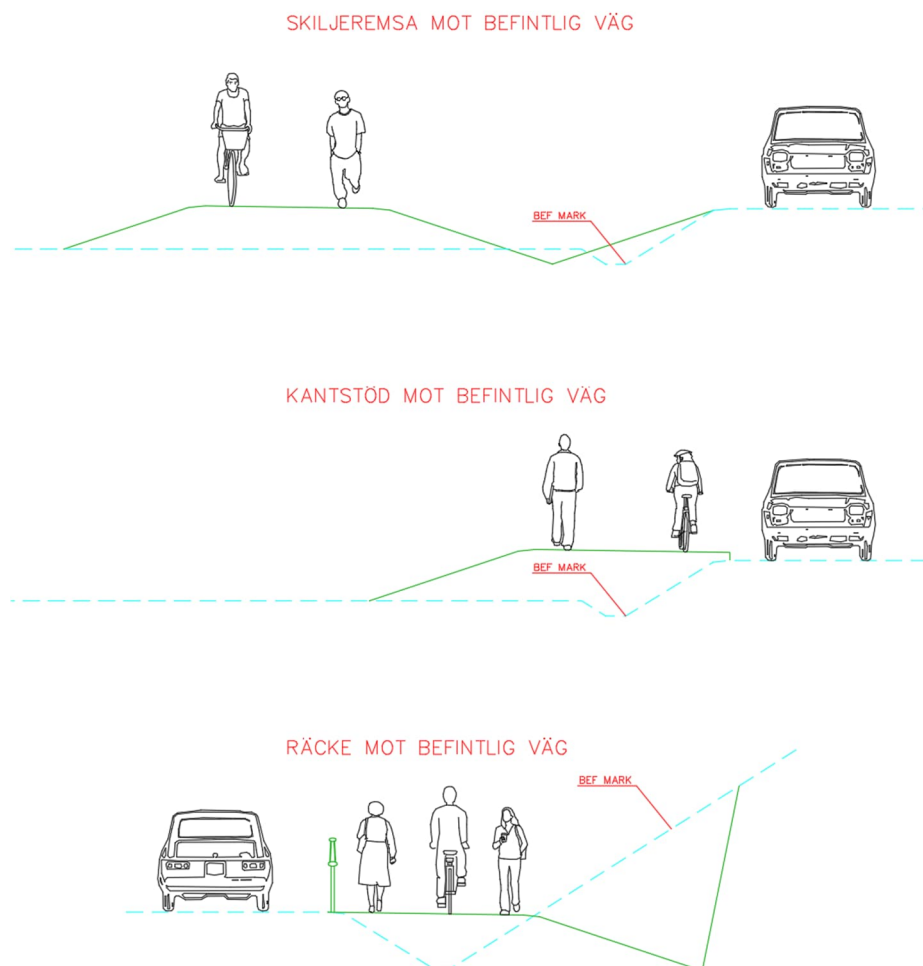
ÖVERGRIPANDE UTFORMNING

Datum: 2025-05-02
 Skala (A4): 1:12 000
 Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig
 0 100 200 300 400 m
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 17. Förslag på övergripande utformning för planerad gång- och cykelväg.
 (Bakgrundskarta: ©Lantmäteriet, geodatasamverkan)

Gång- och cykelvägen ska anläggas separerad från fordonstrafiken på väg 563 för en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Så långt det är möjligt planeras separeringen att utföras med en skiljeremsa mellan väg och gång- och cykelväg, se förslag på typsektioner i Figur 18. Där detta inte är möjligt utan stora markanspråk eller kostsamma åtgärder utreds kantstöd och räcke som möjliga separeringsformer. I fortsatt planering

och projektering behöver behov av diken och dränering studeras närmare för att uppnå en god avvattning på sträckan.



Figur 18. Typsektioner.

I det fortsatta utformningsarbetet ska gång- och cykelvägens profil och höjdläge i förhållande till väg 563 utredas vidare. Det är viktigt att gång- och cykelvägen upplevs bekväm, tillgänglig och attraktiv för dess användare samtidigt som en genomtänkt masshantering och minimerade markanspråk kan uppnås. Behov av belysning på gång- och cykelvägen ska också utredas vidare i kommande skeden. Negativ påverkan på natur- och kulturmiljövärden ska minimeras.

5.2 Tillgänglighetsanpassning och utformning busshållplatser

På den aktuella sträckan för ny gång- och cykelväg finns sex hållplatser: Spänstvägen, Högåsa, Garaget Högstena, Högstena, Åseby och Säve Flygplatsväg.

I arbetet ingår att utreda möjliga hopslagningar av hållplatser. Projektet innebär också att tillgänglighetsanpassning ska genomföras för samtliga hållplatser. Detta innebär att gångpassager med mittrefug ska anläggas mellan hållplatslägena samt att en gångväg ska anläggas mellan passage och hållplats på motsatt sida från gång- och cykelvägen. Passager över väg 563 för oskyddade trafikanter ska ha en trafiksäker utformning.

I fortsatt arbete ska påverkan på väg 563 utredas vidare då refug och passager kan innebära en breddning samt sidoförskjutning av vägen.

5.3 Gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikterna ska vara vägledande i det fortsatta arbetet med utformningen av den nya gång- och cykelvägen längs väg 563. De ska belysa viktiga aspekter avseende val av sida samt vilka frågor som är viktiga att arbeta vidare med i projektet ur gestaltningssynpunkt.

Inför framtagandet av gestaltungsavsikterna har ett fältbesök genomförts i april 2025. Gestaltungsavsikterna har förankrats i projektgruppen avseende vägutformning, trafik och miljöaspekter.

5.3.1 Övergripande gestaltungsavsikter

- Gång- och cykelvägen ska utformas så att den binder ihop målpunkter och befintliga rörelsestråk för fotgängare, i synnerhet barn, längs aktuell sträcka. Oskyddade trafikanter ska behöva korsa väg 563 så få gånger som möjligt när de rör sig på den planerade gång- och cykelvägen mellan målpunkterna. Vid aktuell sträcka av väg 563 bedöms de väsentliga målpunkterna och de huvudsakliga rörelsestråken som flest barn rör sig längs ligga på västra sidan av vägen, förutom i norr där en målpunkt och ett huvudsakligt rörelsestråk finns på östra sidan av vägen.
- Gång- och cykelvägen ska utformas så oskyddade trafikanter hålls tydligt åtskilda från fordonstrafiken. På sträckor med hastighetsgräns 70 km/h utformas separeringen i första hand som en skiljeremsa med låg vegetation, i form av gräs, äng eller lägre buskage, och i andra hand med räcke. Vid sträckor med

hastighetsgräns 50 km/h utformas separeringen som en skiljeremsa med låg vegetation eller med kantsten och upphöjd gång- och cykelväg.

- Gång- och cykelvägens höjd kan skilja sig från väg 563 men ska kännas säker för oskyddade trafikanter att använda och därför inte placeras väsentligt lägre.
- Vid återställande av mark ska slänter och diken utformas för att komplettera platsen och ansluta sömlöst mot befintlig mark.
- Vid återställande av vegetation ska inhemska växter som gynnar biologisk mångfald prioriteras.
- Nyttillkommande vägutrustning som krävs för åtgärden ska anpassas till den vägutrustning som förekommer i närliggande områden.

5.3.2 Områdesspecifika gestaltungsavsikter

- I den södra delen av utredningsområdet finns en befintlig gång- och cykelväg på västra sidan av väg 563. För att underlätta människors rörelse i landskapet planeras ny gång- och cykelväg på samma sida av vägen som den befintliga.

5.3.3 Platsspecifika gestaltungsavsikter

- Från Hjälmarvägen går ett rörelsestråk mot nöjescentret Bodyflight Göteborg och Säve flygplats. Behov av passage i detta läge utreds fortsatt i projektet.
- De befintliga naturmiljöinslag som finns längs vägen ska i möjligaste mån bevaras. Vattensalamanderns livsmiljö ska bevaras och i övrigt ska påverkan på stenmurar, dödved och andra värdeelement som beskrivs i naturvärdesinventeringen beaktas i fortsatt utformningen av gång- och cykelvägen. Projektet ska i möjligaste mån prioritera att lämna kvar träd och dödved som behöver fällas vid byggnationen som dödved i närområdet.
- Projektet ska säkerställa att anläggning av gång- och cykelväg där invasiva arter påträffats inte leder till att arterna sprids vidare.

5.4 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I detta kapitel beskrivs miljöeffekterna som den aktuella åtgärden medför. Effektanalysen utgår från den beskrivning av ny gång- och cykelväg som görs i kapitel 5.1 och 5.2.

5.4.1 Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning

5.4.1.1 Riksintressen

Utredningsområdet berör två riksintresseområden, riksintresse för luftfart och riksintresse högexploaterad kust.

Ny gång- och cykelväg på den aktuella sträckan bedöms inte påverka Landvetters MSA-yta, vilken utgör riksintresse för luftfart.

Exploatering och andra ingrepp inom riksintresse högexploaterad kust får genomföras endast om de inte påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Gränsen för riksintresset går på längs den västra sidan av väg 563. Anläggandet av en ny gång- och cykelväg på sträckan bedöms inte påverka riksintresset negativt, varken på lång eller kort sikt, det kan snarare bidra till att fler människor kan röra sig till och inom riksintesseområdet på ett trafiksäkert sätt.

I övrigt berör inte utredningsområdet några riksintresseområden.

5.4.1.2 Kommunala planer

Gång- och cykelvägen bedöms ligga i linje med Göteborgs stads översiktsplan. Inga gällande detaljplaner finns på den aktuella sträckan, däremot har Göteborgs stad ett pågående arbete med en detaljplan vid Lilla Råbbevägen. Det pågår även ett arbete med ett planprogram för Säve.

I nuläget bedöms gång- och cykelvägen inte innebära någon påverkan på kommunala planer, samordning med Göteborgs stad kommer ske under projektets gång.

5.4.2 Byggnadstekniska förutsättningar

Under våren 2025 ska geotekniska undersökningar genomföras som underlag för projektering av den nya gång- och cykelvägen. Enligt SGU:s jordartskarta består stora delar av sträckan av lera där vissa delar kan utgöras av sättningsbenägen lera. I fortsatta utredningar ska egenskaper

klassificeras och behov av eventuella åtgärder för att undvika påverkan på befintlig väg 563 ska utredas.

På en del av sträckan finns en bergskärning och ett smalt parti av väg 563, för att gång- och cykelvägen ska få plats behöver ytterligare berg sprängas. En bergteknisk utredning ska också genomföras under våren 2025.

Påverkan på befintlig avvattning och behov som uppkommer för ny gång- och cykelväg ska utredas vidare i projektet. Eventuell påverkan på markavvattningsföretag utreds vidare.

I fortsatt utformning av ny gång- och cykelväg ska påverkan på befintliga ledningar och eventuella behov av omläggning studeras vidare och samrådsmöten ska genomföras med berörda ledningsägare.

5.4.3 Förorenade områden

Under den fortsatta projekteringen kommer omfattning av potentiella föroreningar och projektets påverkan på dessa utredas vidare.

5.4.4 Landskapsbild och barnkonsekvenser

5.4.4.1 Landskapsbild

Vägplanen och anläggandet av en gång- och cykelväg längs med sträckan bedöms endast påverka landskapets värden i begränsad omfattning eftersom gång- och cykelvägen planeras att anläggas utmed befintlig väg. Vägplanen innebär markanspråk och en påverkan inom olika landskapstyper och områden med naturvärden. Vidare kommer bergsprängning krävas för att rymma gång- och cykelvägen vid befintlig bergskärning.

I det fortsatta arbetet ska påverkan på landskapsbild och naturvärden utredas vidare i syfte att minimera negativ påverkan. I det fortsatta utredningsarbetet utgör gestaltungsavsikterna en viktig grund för samordning.

5.4.4.2 Barnkonsekvensanalys

Den föreslagna gång- och cykelvägen kommer ge barn möjlighet att säkert gå eller cykla till målpunkter i närområdet, bland annat skolor och idrottsområden. För de som bor i hus nära väg 563 kommer det innebära en kortare resväg till skolan och andra målpunkter som främst ligger söder om utredningsområdet för den nya gång- och cykelvägen. Därtill kommer den nya gång- och cykelvägen också förbättra möjligheten att ta sig mellan

villakvarter längs väg 563 och därmed förbättra möjligheten för barn att besöka kompisar i närliggande kvarter.

Samtidigt kan en ny gång- och cykelväg på sträckan göra att fler barn väljer att färdas längs med väg 563 istället för på de mindre kvartersgatorna. Det kan påverka barn i området negativt då de oftare vistas nära vägar med högre trafikhastigheter och kan riskera olyckor med fordonstrafik. För trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är separering från fordonstrafiken samt utformning av passager i plan över väg 563 viktiga att utreda vidare och beakta i kommande utformningsarbete.

Sammanfattningsvis bedöms ny gång- och cykelväg:

- Förbättra förbindelsen till vissa målpunkter för barn i området, såsom Björlandaskolan F-6 och friidrottsområdet Björlandavallen.
- Göra att fler barn kan förväntas vistas längs med väg 563. Det är därför viktigt att gång- och cykelvägen hålls tydligt åtskild från fordonstrafiken.
- Kräva att säkra passager med god sikt utreds vidare och utformas på de platser där barn kan tänkas vilja korsa väg 563. De tidiga analyserna pekar på att busshållplatsen vid Högstena är en viktig plats att utreda vidare för passage för oskyddade trafikanter. Här finns bland annat en tydlig målpunkt vid Säve flygplats och kommunen planerar för ett nytt bostadsområde som kan föranleda ett större behov av korsningsmöjligheter över väg 563 för barn och andra oskyddade trafikanter.

5.4.5 Naturmiljö

I höjd med Kanhalls gård planeras den nya gång- och cykelvägen anläggas på östra sidan av väg 563, intill där en bergsknalle med två småvatten är belägen. Bergsknallen pekades ut som en naturvärdesbiotop med påtagligt naturvärde under naturvärdesinventeringen (Figur 10; naturvärdesbiotop 13) (Pro Natura, 2025). Tidigare inrapporterade fynd av större vattensalamander från maj 2021 finns från de två dammarna på bergsknallen. Bergsknallen med dammarna bedöms hysa mycket lämpliga lek- och övervintringsmiljöer för groddjur, förutom de 4–5 metrarna närmast väg 563 (Pro Natura, 2025). På platsen planeras en bergsskärning utföras för att göra plats åt gång- och cykelvägen, vilket riskerar utgöra en negativ påverkan på större vattensalamander och andra groddjur i form av förlust av lek- och övervintringsmiljöer. För att inte utlösa förbud mot artskyddsförordningen lämnas småvattnen intakta och bergsskärningen

avgränsas till området ett fåtal meter från vägen. Därtill utförs arbeten utanför groddjurens lekperiod (april-juli) för att minimera störning.

Avverkning av enskilda träd kan bli nödvändigt på delar av sträckan för planerad gång- och cykelväg som utgörs av skogsmark och andra trädbevuxna miljöer. Avverkningen förväntas ha en lokal påverkan på den biologiska mångfalden. Områden som kan komma att påverkas av avverkning är små i relation till skogsområdenas storlek i helhet och effekten förväntas bli ringa.

Förekomsten av invasiva arter kommer att utredas genom en fördjupad inventering av invasiva arter. Trafikverket avser i det fortsatta arbetet utreda behovet av åtgärder för att begränsa spridning av invasiva arter i samband med anläggningsarbeten.

5.4.6 Kulturmiljö

Inga riksintressen för kulturmiljövård berörs av den planerade gång- och cykelvägen. Den visuella påverkan på kulturlandskapet bedöms bli begränsad då gång- och cykelvägen anläggs i direkt anslutning till väg 563.

Inom utredningsområdet förekommer flera kända fornlämningar och vissa av dessa kommer att beröras av vägplanen. Det fornlämningsrika landskapet indikerade att det även kan förekomma okända fornlämningar som ej är synliga ovan mark. En arkeologisk utredning genomfördes våren 2025, och resulterade i upptäckten av en ny boplat. I vilken grad projektet påverkar den nyupptäckta fornlämningen, det eventuella behovet av ytterligare arkeologiska insatser och/eller skyddsåtgärder i kommande plan- och projekteringsarbete utreds fortsatt.

5.4.7 Friluftsliv och rekreation

Vägplanen bedöms medföra positiva effekter för friluftsliv och rekreation i det aktuella området då en gång- och cykelväg möjliggör för fler människor att röra sig i och genom området på ett trafiksäkert sätt.

5.4.8 Vattenmiljö

Om förorenade massor förekommer inom utredningsområdet finns risk för föroreningsspridning till ytvatten i samband med schaktarbeten. Trafikverket avser att vidta försiktighetsåtgärder för att minimera påverkan på ytvatten inom utredningsområdet under byggskedet.

Incidenter vid hantering av drivmedel eller läckage från arbetsmaskiner under byggskedet kan leda till lokala och tillfälliga negativa effekter på

ytvatten inom utredningsområdet och de arter som förekommer i dessa. Trafikverket avser att vidta försiktighetsåtgärder för att minimera risk för incidenter och läckage under byggskedet.

Vägplanen bedöms ej leda till några negativa miljöeffekter på vattenmiljön inom utredningsområdet på lång sikt.

5.4.9 Hälsa och säkerhet

Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under anläggningsarbeten.

Trafikmängden längs sträckan har potential att minska till följd av den trafiksäkerhetshöjande åtgärden och kan bidra till ökad arbetspendling med cykel.

Vägplanen kommer att bidra till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter som rör sig längs sträckan. Vidare bidrar åtgärden i form av en ny gång- och cykelväg till folkhälsan genom att möjliggöra för fler människor att gå eller cykla istället för att färdas med bil.

5.4.10 Naturresurser

Vägplanen innebär att jordbruksmark och skogsmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden. Jord- och skogsbruksmark omfattas av 3 kap. 4 § miljöbalken. Inspråktagande av jordbruksmark får tas för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga intressen, samt att behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Gång- och cykelvägen medför en påverkan på jordbruksmark, söder om industriområdet där åtgärden planeras på västra sidan av väg 563. Vidare påverkas även en mindre del jordbruksmark precis söder om Säve flygplatsväg. Tillgänglighetsanpassning och eventuell flytt och sammanslagning av busshållplatser på sträckan kan också medföra att mindre områden med jordbruksmark behöver tas i anspråk. Detta utreds fortsatt inom projektet.

När det gäller skogsmark påverkas det sammanhängande skogsområdet norr om industriområdet där påverkan sker på västra sidan av väg 563 där ny gång- och cykelväg planeras.

Den planerade åtgärden är begränsad i omfattning och följer väg 563. Fortsatt planering och projektering syftar till att minimera markanspråk och negativ påverkan på jordbruksmark och skogsområden. Vägplanen innebär trafiksäkerhetshöjande åtgärder på en väg där oskyddade trafikanter färdas. Åtgärden bedöms följaktligen utgöra ett väsentligt samhällsintresse.

5.4.11 Klimat och risk

I det fortsatta planeringsarbetet avses även risker kopplade till klimatförändringar i form av ökad nederbörd att tas i beaktande.

6 Möjliga skyddsåtgärder

Projektet kan medföra intrång i naturmiljöer och övriga intressen.

Alternativa lösningar för utformning av vägen kommer att studeras där påverkan på miljövärden beaktas. Åtgärder för att minimera negativa miljökonsekvenser till följd av intrång och annan påverkan kommer också att utredas och utvärderas i det kommande arbetet. Detta är av särskild vikt för att undvika påverkan på skyddade arter.

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, avhjälpa, hindra eller motverka negativa miljöeffekter:

- Massbalans ska eftersträvas under hela projekteringstiden, varför schaktmassor används inom projektet där det är möjligt.
- Anläggningsarbete tar hänsyn till skyddade arter enligt artskyddsförordningen, exempelvis genom hänsyn under känsliga tidsperioder eller genom att undvika påverkan på viktiga miljöer för lek och övervintring.
- Återanvändning av massor sker på ett sådant sätt att spridningsrisken för eventuella föroreningar och invasiva arter minimeras.
- Om en icke tidigare känd fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till Länsstyrelsen enligt kulturmiljölagen (KML), 1988:950, 2 kap. 10 §.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Bedömning av om projektet kan antas medför en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Trafikverket bedömer att åtgärden inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan mot bakgrund av att gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg och inte leder till några större markanspråk. De negativa effekterna som vägplanen medför på identifierade natur- och kulturvärden bedöms kunna begränsas till en låg nivå i samband med att lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder tas fram i det fortsatta arbetet. Eftersom gång- och cykelvägen anläggs precis intill befintlig väg bedöms inte lek- och övervintringsmiljöer för större vattensalamander påverkas.

Projektet medför att jordbruksmark tas i anspråk. Den permanenta hårdgjorda ytan som skapas till följd av planerad åtgärd ger en negativ effekt på befintlig jordbruksmark. Projektet bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse samtidigt som hänsyn tas till kvarvarande mark för att inte försämra brukningsmöjligheterna.

Åtgärden omfattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter, varför vägplanen minskar risken för trafikolyckor utmed aktuell sträcka.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Gör Länsstyrelsen samma bedömning kommer projektet arbeta vidare med utformning av gång- och cykelvägen samt en miljöbeskrivning som tillsammans redovisas i projektets planbeskrivning.

Skulle åtgärden bedömas innebära en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av Länsstyrelsen.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet behöver bland annat följande frågor hanteras och utredas vidare i aktuell vägplan eller angränsande processer:

- Behov och skyddsåtgärder sett till groddjur, enligt artskyddsförordningen
- Eventuella störningar som kan uppkomma under byggtiden och deras omfattning
- Framkomlighet längs vägar för trafikanter under byggtiden
- Läge och utformning av passager för fotgängare och cyklister
- Minimera markanspråk och bevara jordbruksmark i största möjliga mån
- Påverkan på trummor och vattendrag samt behov av anmälan om vattenverksamhet

- Behov av åtgärder för att minska risken för spridning av invasiva arter
- Behov av åtgärder för att minska spridningsrisken från potentiellt förorenade området
- Utredda behovet av åtgärder för att undvika eller begränsa påverkan på fornlämningar och kulturvärden

9 Källor

Göteborgs stad (2022). *Program för Säve flygplats*.

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/S%C3%A4ve%20-%20Program%20f%C3%B6r%20S%C3%A4ve%20flygplats-Program%20-%20samr%C3%A5d-Programhandling/\\$File/Program%20S%C3%A4ve%202022-11-16.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/S%C3%A4ve%20-%20Program%20f%C3%B6r%20S%C3%A4ve%20flygplats-Program%20-%20samr%C3%A5d-Programhandling/$File/Program%20S%C3%A4ve%202022-11-16.pdf?OpenElement) [2025-04-09]

Göteborgs stad (2022). *Översiktsplan för Göteborg*.

<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/oversiktsplanering/oversiktsplan-for-goteborg> [2025-04-03]

Göteborgs stad (uå). *Björlanda – Bostäder och förskola vid Lilla*

Räbbåsvägen. https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/plan-och-byggprojekt/!ut/p/z1/jczNCoJAFAXgJ5J756eRltOMVksOYpbeTcxCYsCshRj09EI7xbM7cL4DBDVQ78fw8EN49b6bekPqftTcMCKZZ0ZYVFJkNskdnrIYbv_BmRvFDsjd3mxTVFjYoshjRCeA1nicicZ1fmFAy_fn5ONZfxVQAgGNof3YdvChg6bcpRFHLiJEtpHwflZV_b3oH5p4O-o!/#! [2025-04-08]

Jordbruksverket (2025). *Kartor och geografisk data*.

<https://jordbruksverket.se/e-tjanster-databaser-och-appar/e-tjanster-och-databaser-stod/kartor-och-gis> [2025-04-28]

Länsstyrelsen Västra Götaland (2000). *Kustområdet och skärgården i Bohuslän. En värdebeskrivning av ett nationallandskap enligt 4 kap miljöbalken*.

Pro Natura (2025). Naturvärdesinventering av en vägsträckning mellan Spänstvägens södra infart och Säve flygplats korsning Göteborgs kommun.

Riksantikvarieämbetet Fornsök (2025). <https://app.raa.se>

Riksantikvarieämbetet (uå). Riksintressen för kulturmiljövården, Västra Götalands län (O). www.raa.se/samhallsutveckling/riksintresse-for-kulturmiljovarden/

Strava (2025). *Heatmaps*. <https://stories.strava.com/articles/want-more-out-of-maps-try-em-out-on-desktop>

Sveriges geologiska undersökning (2023). *Kartvisaren Jordarter 1:25 000-1:100 000*. <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jordarter-125-000-1100-000/>
[2025-04-28]

SLU Artdatabanken (2025). *Fynddata*. <https://fynddata.artdatabanken.se/>

Trafikverket, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se